

Hybride
Modèle 2012
2^e génération
Guide d'intervention en cas d'urgence



Avant-propos

En mai 2006, Toyota lançait le véhicule hybride essence-électricité Toyota Camry de première génération en Amérique du Nord. Afin d'informer les intervenants en cas d'urgence et de les aider à travailler de façon sécuritaire avec la technologie hybride de la Camry hybride de première génération, Toyota a publié le guide d'intervention en cas d'urgence spécifique à la Camry hybride 2007.

Avec le lancement de la Camry hybride de deuxième génération en septembre 2011, Toyota a publié un nouveau guide d'intervention en cas d'urgence pour la Toyota Camry hybride de l'année modèle 2012 à l'intention des intervenants en cas d'urgence. Bien que de nombreuses caractéristiques du modèle de 1^{re} génération soient similaires, les intervenants en cas d'urgence doivent comprendre et savoir reconnaître les nouvelles caractéristiques du modèle de 2^e génération de la Camry hybride expliquées dans le présent guide.

Les moteurs électriques, le générateur, le compresseur du climatiseur et l'onduleur/convertisseur sont alimentés par un système électrique haute tension. Tous les autres dispositifs électriques, comme les phares, la radio et les indicateurs, sont alimentés par une batterie auxiliaire de 12 volts séparée. De nombreux dispositifs de protection ont été intégrés à la Camry hybride pour éviter, en cas d'accident, tout danger au niveau de la batterie de véhicule hybride (batterie HV) à hydrure métallique de nickel (NiMH) d'une tension d'environ 244,8 volts.

La Camry hybride emploie des systèmes électriques fonctionnant sous les tensions suivantes :

- Tension maximale de 650 volts CA
- Tension maximale de 27 volts CA
- Tension nominale de 244,8 volts CC
- Tension nominale de 12 volts CC

Caractéristiques de la Camry hybride de 2^e génération :



- Remaniement complet du modèle, aussi bien à l'extérieur qu'à l'intérieur
- Un moteur de direction assistée électrique (EPS) fonctionnant sous une tension de 27 volts
- Un convertisseur-survolteur intégré à l'onduleur/convertisseur fait passer la tension de la batterie à 650 volts pour alimenter le moteur électrique.
- Une batterie haute tension (HV) du système hybride d'une tension de 244,8 volts
- Un compresseur du climatiseur à moteur électrique haute tension sous une tension de 244,8 volts
-

- Un système électrique de carrosserie sous tension de 12 volts avec mise à la masse négative
- Système de retenue supplémentaire (SRS) : coussins gonflables avant à deux phases, coussins gonflables avant de protection des genoux, coussins gonflables latéraux montés dans les sièges avant et arrière, coussins gonflables en rideau et dispositifs de tension des ceintures de sécurité avant.

Le traitement sécuritaire des systèmes électriques haute tension demeure un facteur important dans une intervention en cas d'urgence impliquant le système hybride synergétique de la Camry hybride. Il est important de reconnaître et de comprendre les procédures de désactivation et les avertissements contenus dans le présent guide.

Autres sujets abordés dans le présent guide :

- Identification de Toyota Camry hybride
- Emplacements et descriptions des principaux composants du système hybride synergétique
- Désincarcération, incendie, récupération et autres informations d'intervention en cas d'urgence
- Information concernant l'assistance routière

	
Camry hybride Année modèle 2012 (2 ^e génération)	Camry hybride Année modèle 2007 à 2011 (1 ^{re} génération)

Le présent guide a été créé pour aider les équipes d'urgence à intervenir en toute sécurité sur une Toyota Camry hybride en cas d'accident.

REMARQUE :

Il est possible de consulter les guides d'intervention en cas d'urgence pour les véhicules Toyota hybrides et à carburant de remplacement à <http://techinfo.toyota.com>.

Table des matières	Page
À propos de la Camry hybride	1
Identification de la Camry hybride	2
Emplacement et description des composants du système hybride synergétique	5
Système Smart Key	8
Fonctionnement du système hybride synergétique	10
Batterie haute tension (HV) pour véhicule hybride	11
Système sous 27 volts	12
Batterie basse tension	13
Haute tension et sécurité	14
Coussins gonflables SRS et dispositifs de tension des ceintures de sécurité	15
Intervention en cas d'urgence	17
Désincarcération	17
Incendie	23
Transport	24
Récupération/recyclage de la batterie HV NiMH	24
Déversements	25
Premiers soins	25
Immersion	26
Assistance routière	27

À propos de la Camry hybride

La Camry hybride en est maintenant à sa 2^e génération de la version hybride à essence et électricité. Le système hybride synergétique propulse le véhicule à l'aide d'un moteur à essence et d'un moteur électrique. Le véhicule contient deux sources d'énergie :

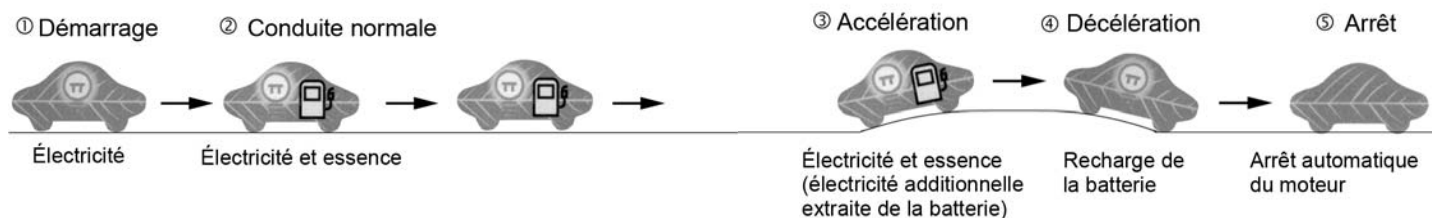
1. De l'essence dans le réservoir du moteur à essence
2. De l'électricité dans la batterie haute tension (HV) alimentant le moteur électrique du véhicule hybride

En combinant ces deux sources d'énergie, on réduit la consommation de carburant et les émissions polluantes. Le moteur à essence fait également tourner un générateur électrique pour recharger la batterie, donc, contrairement aux véhicules uniquement électriques, la Camry hybride n'a jamais besoin d'être rechargée à partir d'une source d'alimentation électrique extérieure.

En fonction des conditions de conduite, on utilise une ou les deux sources pour propulser le véhicule. Les illustrations suivantes montrent comment fonctionne la Camry hybride dans les différents modes de conduite.

- ❶ Pendant une accélération légère à faible vitesse, le véhicule utilise le moteur électrique. Le moteur à essence est arrêté.
- ❷ En conduite normale, le véhicule fonctionne principalement avec le moteur à essence. Celui-ci entraîne de plus le générateur pour recharger la batterie.

- ❸ En cas de forte accélération, comme pour monter une côte, le véhicule utilise le moteur à essence et le moteur électrique.
- ❹ En décélération et en freinage, le véhicule régénère l'énergie cinétique provenant des roues avant pour produire de l'électricité et recharger la batterie.
- ❺ Lorsque le véhicule est à l'arrêt, le moteur à essence et le moteur électrique sont arrêtés, cependant le véhicule reste opérationnel.



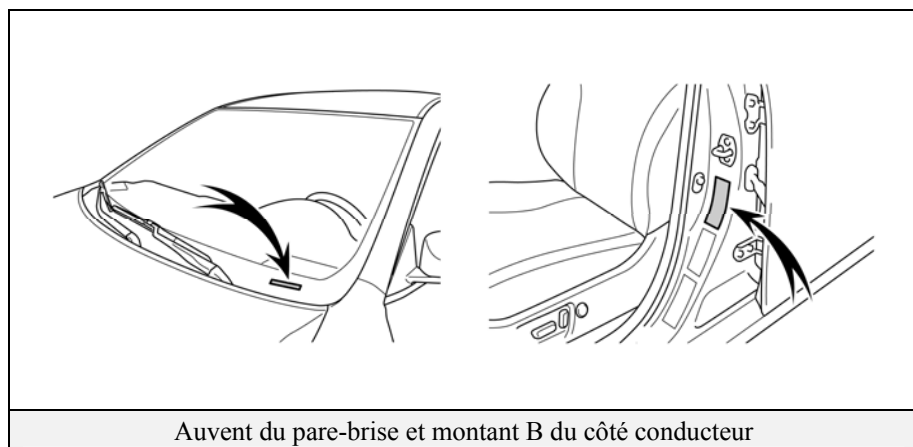
Identification de la Camry hybride

Visuellement, la Camry hybride 2012 est presque identique à la Toyota Camry non hybride conventionnelle. La Camry hybride est une berline à 4 portes. Des illustrations de l'extérieur, de l'intérieur et du compartiment moteur sont fournies pour faciliter l'identification.




Le numéro d'identification du véhicule (NIV) à 17 caractères alphanumériques figure sur l'auvent du pare-brise et le montant de la portière du conducteur.

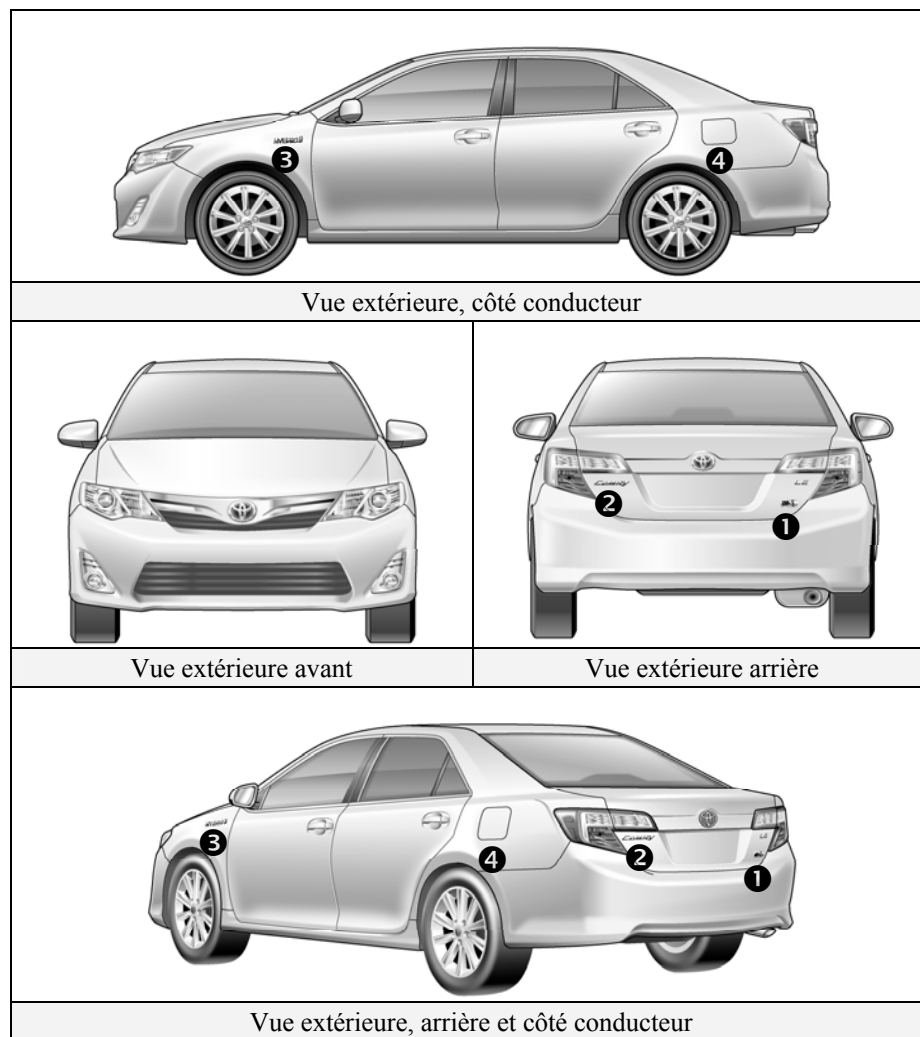
Exemple de NIV : 4T1BD1FK0CU001001

Une Camry hybride est identifiable par les 8 premiers caractères alphanumériques de son NIV : **4T1BD1FK**.



Extérieur

- ❶ Logo  sur le couvercle du coffre côté passager
- ❷ Logo  sur le couvercle du coffre côté conducteur
- ❸ Logo  sur chaque aile avant
- ❹ Panneau de réservoir d'essence situé sur le panneau de custode côté conducteur



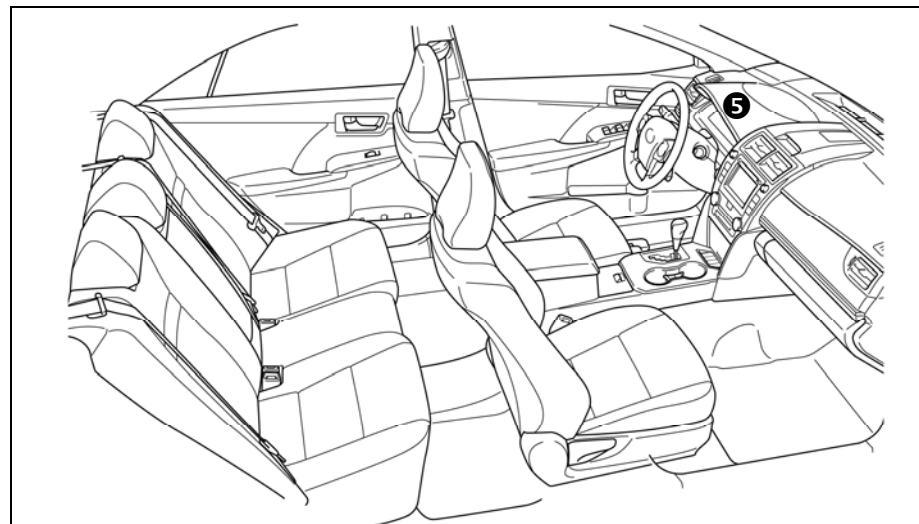
Identification de la Camry hybride (suite)

Intérieur

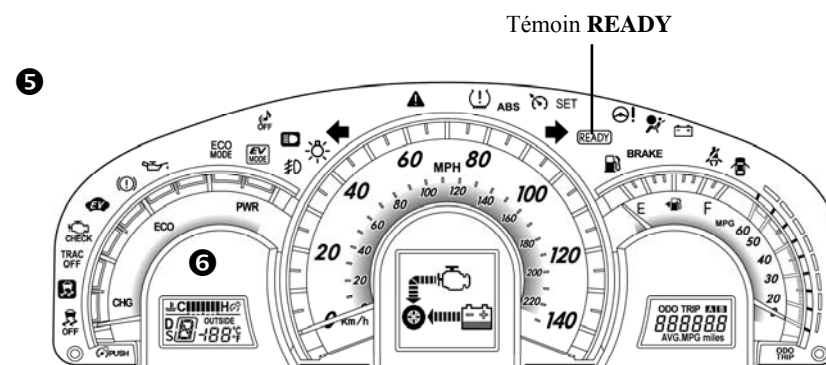
- ⑤ Le groupe d'instruments (témoin **READY** et témoins d'avertissement) situé sur le tableau de bord, derrière le volant, est différent de celui de la Camry non hybride conventionnelle.
- ⑥ À la place du tachymètre, on peut voir un indicateur de système hybride.

REMARQUE :

Lorsque le véhicule est désactivé, le groupe d'instruments n'est pas éclairé, donc « noir ».



Vue de l'intérieur

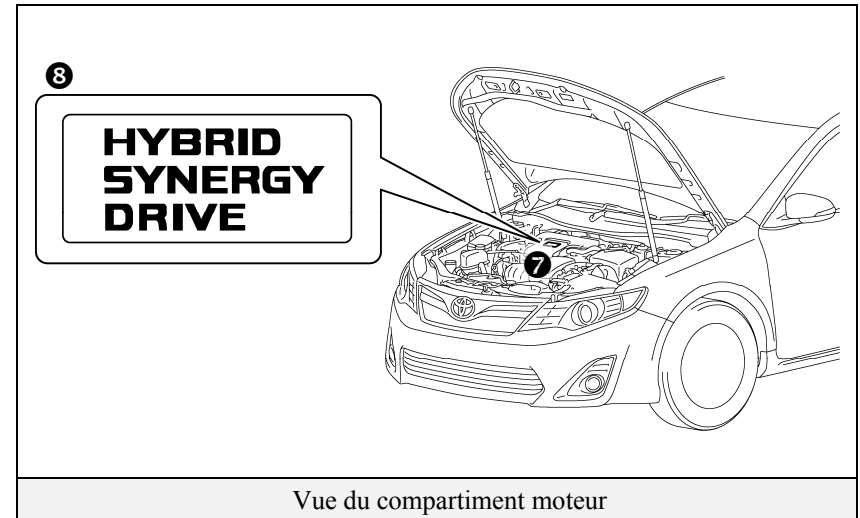


Vue du groupe d'instruments

Identification de la Camry hybride (*suite*)

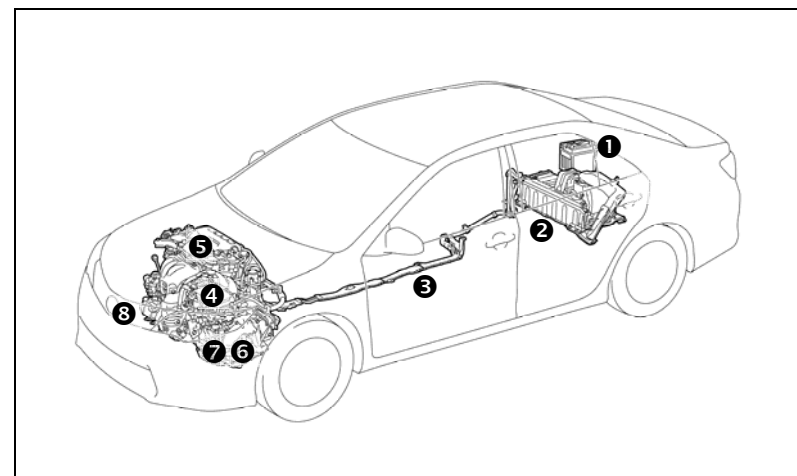
Compartiment moteur

- ⑦ Moteur à essence de 2,5 litres en alliage d'aluminium
- ⑧ Logo sur le couvercle de moteur en plastique

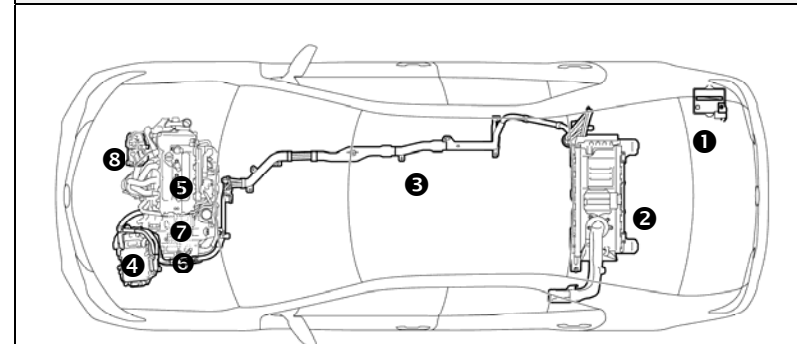


Emplacement et description des composants du système hybride synergétique

Composant	Emplacement	Description
❶ Batterie auxiliaire de 12 volts	Coffre côté passager	Batterie plomb-acide qui alimente les dispositifs basse tension
❷ Batterie haute tension (HV) de véhicule hybride	Coffre, monté à une traverse derrière le siège arrière	Batterie HV de 244,8 volts à hydrure métallique de nickel (NiMH) composée de 34 modules basse tension (7,2 volts) reliés en série
❸ Câbles d'alimentation	Sous le châssis et compartiment moteur	Câbles d'alimentation de couleur orange transportant le courant continu (CC) à haute tension entre la batterie HV, l'onduleur/convertisseur et le compresseur du climatiseur. Ces câbles transportent aussi le courant alternatif (CA) triphasé entre l'onduleur/convertisseur, le moteur électrique et le générateur.
❹ Onduleur/convertisseur	Compartiment moteur	Survolte et inverse le courant haute tension de la batterie HV en CA triphasé pour alimenter le moteur électrique. L'onduleur/convertisseur convertit également le CA provenant du générateur électrique et du moteur électrique (freinage à récupération) en CC qui recharge la batterie HV.
❺ Moteur à essence	Compartiment moteur	Assure deux fonctions : 1) Propulse le véhicule. 2) Entraîne le générateur pour recharger la batterie HV. C'est l'ordinateur du véhicule qui gère le démarrage et l'arrêt du moteur à essence.
❻ Moteur électrique	Compartiment moteur	Moteur à CA triphasé à haute tension intégré à la boîte-pont avant. Utilisé pour entraîner les roues avant
❼ Générateur électrique	Compartiment moteur	Générateur à CA triphasé à haute tension intégré à la boîte-pont servant à recharger la batterie HV
❸ Compresseur du climatiseur (avec onduleur)	Compartiment moteur	Compresseur entraîné par un moteur électrique à CA triphasé à haute tension



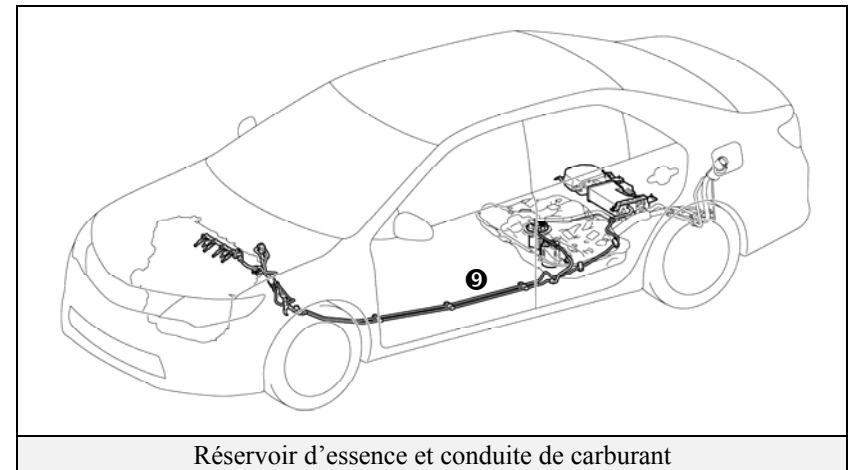
Composants du système hybride synergétique



Composants (vue du haut) et câbles d'alimentation haute tension

Emplacement et description des composants du système hybride synergétique (*suite*)

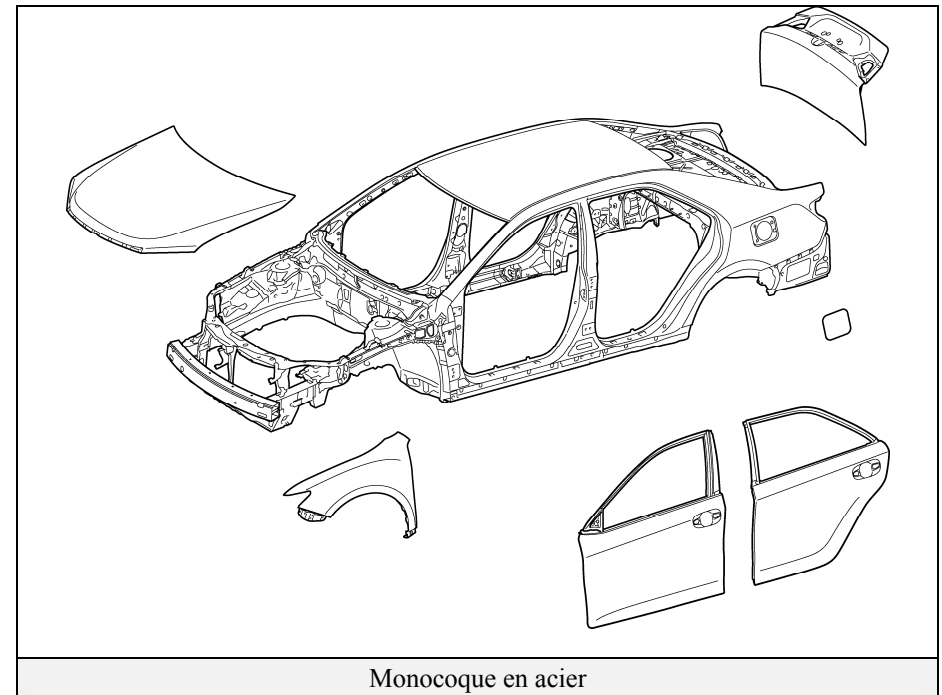
Composant	Emplacement	Description
⑨ Réservoir d'essence et conduite de carburant	Sous le châssis et centre	Le réservoir d'essence alimente le moteur à combustion par l'intermédiaire d'une conduite de carburant. Celle-ci passe sous le centre du véhicule.



Emplacement et description des composants du système hybride synergétique (*suite*)

Caractéristiques principales :

Moteur à essence :	Moteur de 2,5 litres en alliage d'aluminium produisant 155 ch (116 kW)
Moteur électrique	Moteur à aimant permanent produisant 141 ch (105 kW)
Boîte de vitesses :	Automatique seulement (boîte-pont à variation continue et à commande électronique)
Batterie HV :	NiMH scellée de 244,8 volts
Poids en ordre de marche :	1 561 kg (3 441 lb)
Réservoir de carburant :	65,0 litres (17,2 gal)
Cotes de consommation :	4,5 / 4,9 (ville/route) litres/100 km 43 / 39 (ville/route) mi/gal
Matériaux du cadre :	Monocoque en acier
Matériaux de la carrosserie :	Panneaux d'acier
Nombre de places :	5 de série



Système Smart Key

Le système d'accueil Smart Key de la Camry hybride emploie un émetteur-récepteur qui communique avec le véhicule de façon bidirectionnelle, permettant à celui-ci de reconnaître la clé lorsqu'elle est proche. Une fois reconnue, la clé Smart Key permettra à l'utilisateur de verrouiller ou de déverrouiller les portières sans appui sur des touches et de faire démarrer le véhicule sans avoir à insérer de clé dans le commutateur d'allumage.

Caractéristiques de la clé Smart Key :

- Fonctions passives (à distance) de verrouillage/déverrouillage des portières, de déverrouillage du coffre et de démarrage du véhicule
- Boutons sur l'émetteur sans fil pour verrouiller/déverrouiller les quatre portières et déverrouiller le coffre
- Clé métallique cachée pour verrouiller/déverrouiller les portières et la boîte à gants

Portières (verrouillage/déverrouillage)

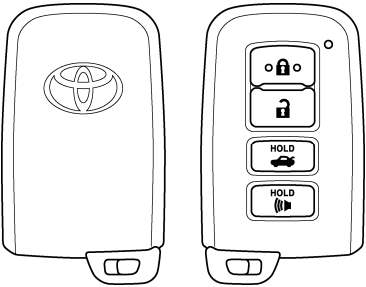
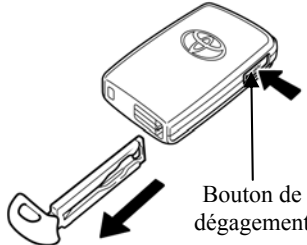
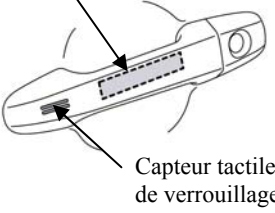
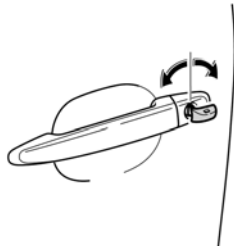
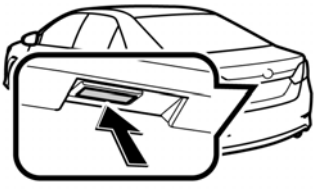

Plusieurs méthodes permettent de verrouiller/déverrouiller les portières.

- Appuyer sur le bouton de verrouillage/déverrouillage du porte-clés Smart Key pour verrouiller/déverrouiller toutes les portières.
- Toucher le capteur placé derrière la poignée extérieure de la portière du conducteur lorsque la clé Smart Key est proche du véhicule pour déverrouiller la portière du conducteur. Toucher le capteur placé derrière la poignée extérieure de la portière du passager avant lorsque la clé Smart Key est proche du véhicule pour déverrouiller toutes les portières. Toucher le capteur de verrouillage d'une des portières avant, lorsque la clé Smart Key est proche du véhicule, pour verrouiller toutes les portières.
- Insérer la clé métallique cachée dans la serrure de la portière du conducteur et tourner une fois dans le sens horaire pour déverrouiller la portière du conducteur; une deuxième fois pour déverrouiller toutes les portières. Pour verrouiller toutes les portières, tourner la clé une fois dans le sens antihoraire. Seule la portière du conducteur est dotée d'une serrure extérieure qu'on peut actionner avec la clé métallique.

Coffre (déverrouillage)

Il y a plusieurs méthodes pour ouvrir le coffre.

- Appuyer sur le bouton de la clé Smart Key pour ouvrir le coffre.
- Actionner le levier de déverrouillage du coffre situé sur le plancher à côté du siège du conducteur.
- Appuyer sur le commutateur d'ouverture du coffre lorsque la clé Smart Key est proche du véhicule.

	
<p>Porte-clés Smart Key</p>	<p>Clé métallique cachée pour la serrure de portière</p>
<p>Capteur tactile de déverrouillage</p> 	 <p>Utilisation de la clé métallique cachée</p>
<p>Capteurs tactiles de déverrouillage et de verrouillage de la portière du conducteur</p>	<p>Serrure de portière du conducteur</p>
	
<p>Commutateur d'ouverture du coffre</p>	<p>Lever de déverrouillage du coffre</p>

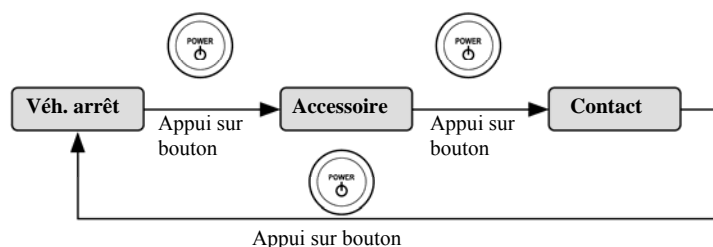
Système Smart Key (suite)

Démarrage/arrêt du véhicule

La clé Smart Key a remplacé la clé métallique conventionnelle, et le bouton POWER a remplacé le commutateur d'allumage. Il suffit que la clé Smart Key soit à proximité du véhicule pour que le système fonctionne.

- Sans pression sur la pédale de frein, le premier appui sur le bouton POWER met le système en mode accessoires, le second appui met le contact et le troisième appui enlève le contact.

Séquence du mode d'allumage (sans pression sur la pédale de frein) :



- Le démarrage du véhicule prend priorité sur tous les autres modes de l'allumage; il s'effectue en enfonçant la pédale de frein et en appuyant sur le bouton POWER une fois. Pour vérifier si le véhicule a démarré, le témoin **READY** dans le groupe d'instruments doit être allumé.
- Si la pile interne de la clé Smart Key est déchargée, la méthode suivante permet de faire démarrer le véhicule.
 - Placer le côté avec emblème Toyota du porte-clés contre le bouton POWER.
 - Dans les 5 secondes du signal sonore, appuyer sur le bouton POWER tout en enfonçant la pédale de frein (le témoin **READY** s'allume).
- Après que le véhicule a démarré et est activé et opérationnel (témoin **READY** allumé), on le désactive en l'immobilisant complètement, en plaçant le levier de vitesses sur Park, puis en appuyant une fois sur le bouton POWER.
- En cas d'urgence, pour désactiver le véhicule sans l'arrêter, tenir enfoncé le bouton POWER pendant plus de trois secondes. Cette procédure peut être utile sur la scène d'un accident lorsque le témoin **READY** est allumé et lorsque les roues motrices demeurent en mouvement.

Mode d'allumage	Écran multifonctions (groupe d'instruments)
Arrêt	—
Accessoire	POWER ON
Contact	POWER ON
Pédale de frein enfoncée	Symbol Smart Key
Véhicule démarré (témoin READY allumé)	—
Anomalie	Message d'avertissement

POWER ON et symbole Smart Key (écran multifonctions)	Modes d'allumage (sans pression sur la pédale de frein)
Séquence de démarrage (pédale de frein enfoncée)	Reconnaissance de la clé Smart Key (lorsque la pile de la clé Smart Key est déchargée)

Fonctionnement du système hybride synergétique

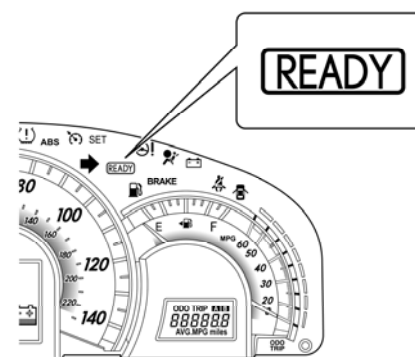
Lorsque le témoin **READY** dans le groupe d'instruments est allumé, il est possible de mettre le véhicule en mouvement. Cependant, le moteur à essence ne tourne pas au ralenti comme sur un véhicule conventionnel, il démarre et s'arrête automatiquement selon le besoin. Il est important de reconnaître et de comprendre le témoin **READY** dans le groupe d'instruments. Lorsqu'il est allumé, il informe le conducteur que le véhicule est activé et opérationnel même si le moteur à essence est arrêté et si aucun bruit ne provient du compartiment moteur.

Fonctionnement du véhicule

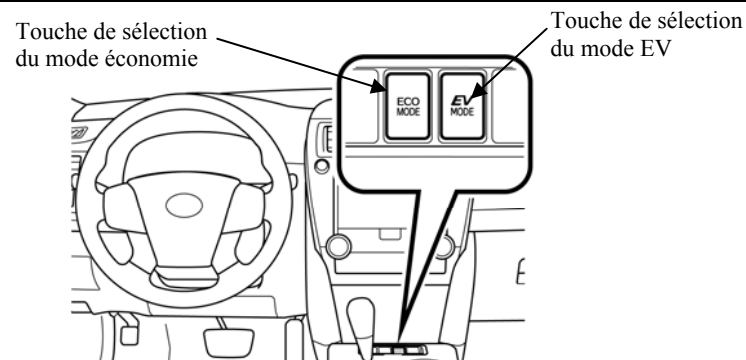
- Le moteur à essence de la Camry hybride peut s'arrêter et démarrer à n'importe quel moment tant que le témoin **READY** est allumé.
- Ne jamais supposer que le véhicule est désactivé parce que le moteur ne tourne pas. Il faut toujours regarder l'état du témoin **READY**. Le véhicule est désactivé lorsque le témoin **READY** est éteint.
- Le véhicule peut être propulsé par :
 1. Le moteur électrique seulement.
 2. Une combinaison du moteur électrique et du moteur à essence.
- Afin de réduire la consommation de carburant et les émissions polluantes, l'ordinateur du véhicule détermine le mode dans lequel fonctionne le véhicule. Deux nouvelles caractéristiques sur la Camry hybride 2012 : le mode EV (électrique seul) et le mode ECO (économie) :
 1. Mode EV : Lorsqu'il est activé et que certaines conditions sont réunies, le véhicule est propulsé uniquement par le moteur électrique alimenté par la batterie HV.
 2. Mode ECO : Lorsque le conducteur active ce mode, il favorise l'économie de carburant pendant les trajets qui comportent des freinages et des accélérations fréquents.

Système d'avertissement d'approche du véhicule

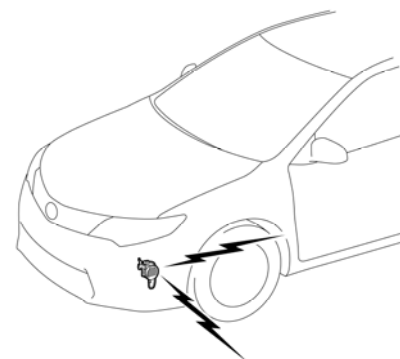
Une des nouvelles caractéristiques de la Camry hybride 2012 est le système d'avertissement d'approche du véhicule qui émet un son lorsque le véhicule roule à basse vitesse au moyen du moteur électrique seul à moins de 15 mi/h. Le son vise à avertir les piétons que le véhicule approche.



Témoin **READY** dans le groupe d'instruments



Touches de sélection des modes EV/ECO



Système d'avertissement d'approche du véhicule

Batterie haute tension (HV) pour véhicule hybride

La Camry hybride emploie une batterie haute tension (HV) pour véhicule hybride constituée de modules à hydrure métallique de nickel (NiMH) scellés.

Batterie HV

- La batterie HV est enfermée dans un boîtier métallique solidement fixé à une traverse du plancher du compartiment de charge, derrière le siège arrière. Le boîtier métallique est isolé de la haute tension et il est caché dans le coffre par des panneaux de garniture en tissu.
- La batterie HV se compose de 34 modules NiMH basse tension (7,2 volts) reliés en série pour obtenir environ 244,8 volts. Chaque module NiMH est enfermé dans un boîtier métallique scellé à l'épreuve des déversements.
- L'électrolyte utilisé dans les modules NiMH est un mélange alcalin de potassium et d'hydroxyde de sodium. L'électrolyte est absorbé par les plaques des éléments de batterie et il ne risque normalement pas de fuir, même en cas de collision.

Batterie HV	
Tension de la batterie HV	244,8 volts
Nombre de modules NiMH dans la batterie HV	34
Tension de chaque module NiMH	7,2 volts
Dimensions de chaque module NiMH	285 mm x 19,6 mm x 117,8 mm (11 po x 0,8 po x 4,6 po)
Poids de chaque module NiMH	1,04 kg (2,3 lb)
Dimensions de la batterie HV NiMH	817 mm x 445 mm x 325 mm (32 po x 17,5 po x 12,8 po)
Poids de la batterie HV NiMH	46,5 kg (102,5 lb)

Composants alimentés par la batterie HV

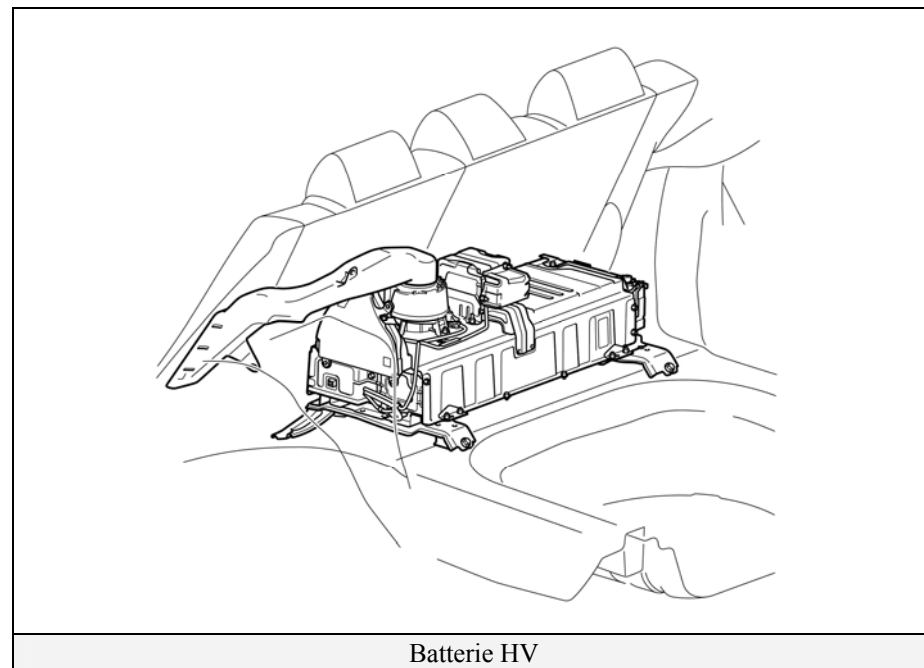
- Moteur électrique
- Onduleur/convertisseur
- Compresseur du climatiseur
- Câbles d'alimentation
- Générateur électrique

Recyclage de la batterie HV

- La batterie HV est recyclable. Contacter le concessionnaire Toyota le plus proche, ou :

États-Unis : 1 800 331-4331

Canada : 1 888 Toyota 8 [1 888 869-6828]



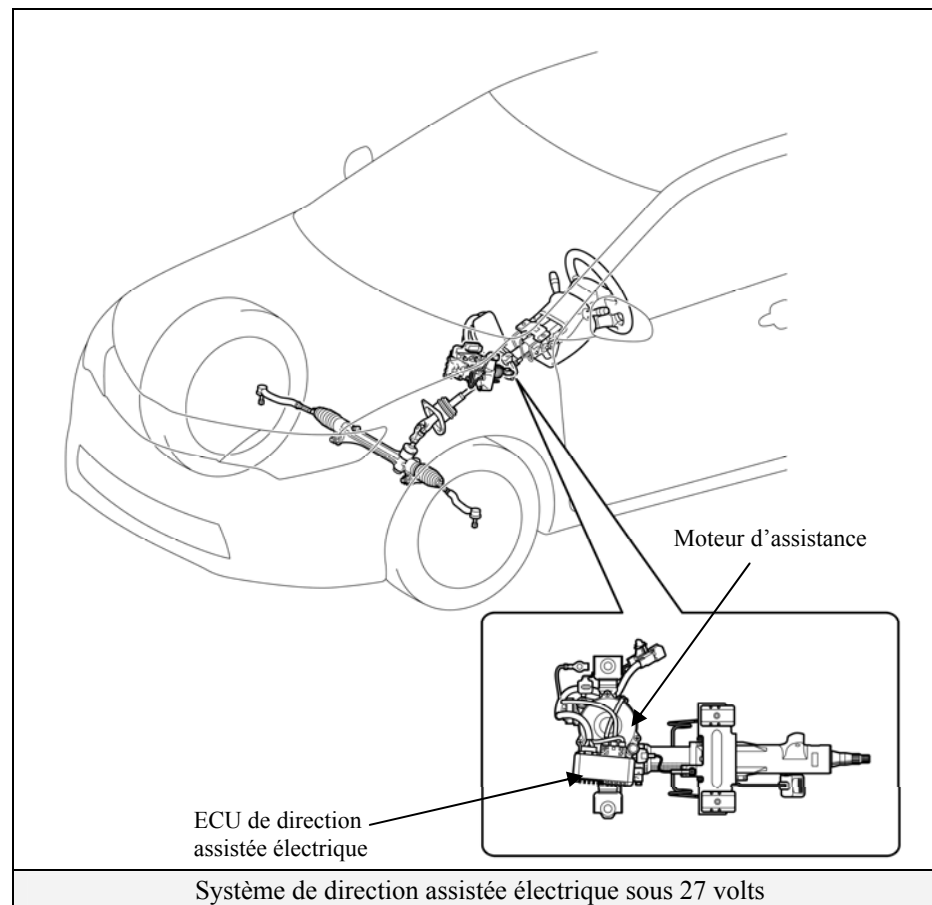
Batterie HV

Système sous 27 volts

La Camry hybride est équipée d'un moteur CA de 27 volts pour le système de direction assistée électrique (EPS). L'ordinateur du système EPS convertit le courant du système de 12 volts en courant de 27 volts. Les câbles du système de 27 volts sont isolés du châssis métallique et sont acheminés sur une courte distance de l'ordinateur du système EPS au moteur d'assistance du système EPS monté dans la colonne de direction.

REMARQUE :

Le courant 27 volts CA a un potentiel de production d'arc plus grand que le courant 12 volts CC.



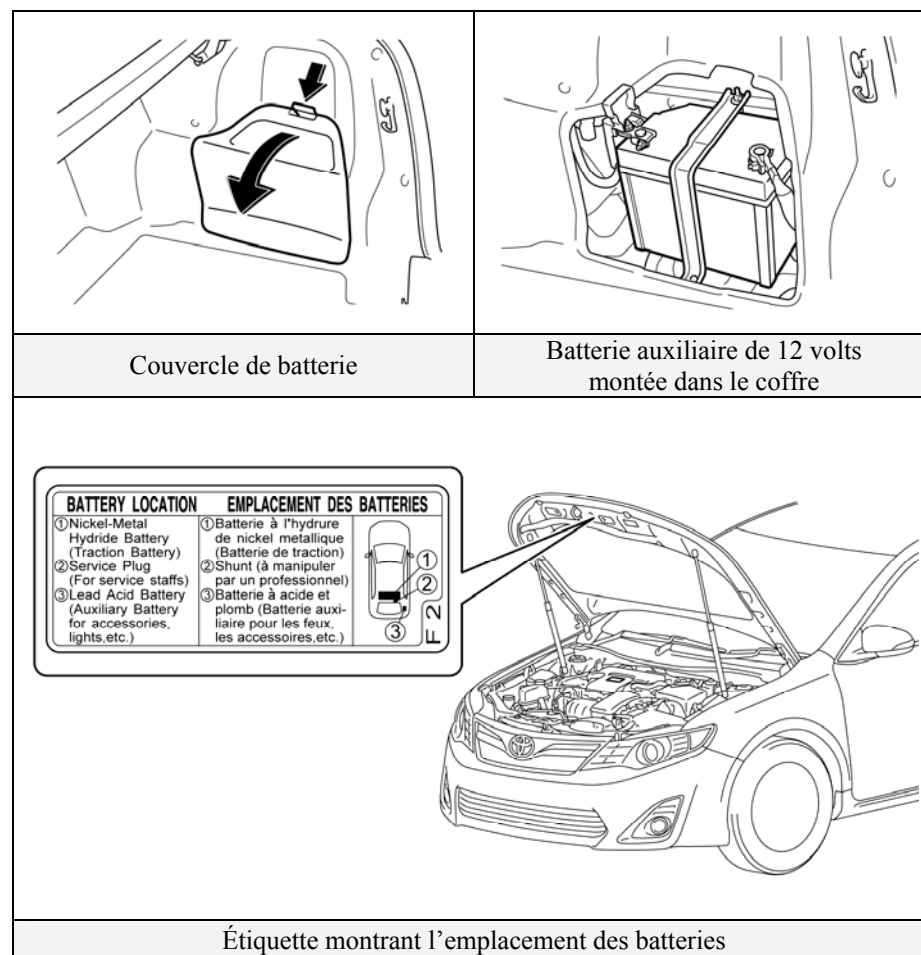
Batterie basse tension

Batterie auxiliaire

- La Camry hybride emploie également une batterie plomb-acide de 12 volts. La batterie auxiliaire de 12 volts alimente le système électrique du véhicule, comme sur un véhicule conventionnel. Et comme sur un véhicule conventionnel, la borne négative de la batterie auxiliaire est mise à la masse sur le châssis métallique du véhicule.
- La batterie auxiliaire est située dans le coffre. Elle est montée contre le panneau de custode côté passager et cachée par un panneau de garniture en tissu.

REMARQUE :

Une étiquette apposée sous le capot montre l'emplacement de la batterie HV (batterie de traction) et de la batterie auxiliaire de 12 volts.



Haute tension et sécurité

La batterie HV alimente le système électrique haute tension en courant continu (CC). Des câbles d'alimentation haute tension positif et négatif de couleur orange vont de la batterie HV à l'onduleur/convertisseur en passant sous le plancher du véhicule. L'onduleur/convertisseur contient un circuit qui fait passer la tension de la batterie HV de 244,8 à 650 volts CC. L'onduleur/convertisseur produit du courant CA triphasé pour alimenter le moteur électrique. Des câbles d'alimentation sont acheminés de l'onduleur/convertisseur à chacun des moteurs haute tension (moteur électrique, générateur électrique et compresseur du climatiseur). Les systèmes ci-dessous sont conçus pour aider à protéger les occupants du véhicule et les intervenants en cas d'urgence de l'électricité sous haute tension :

Système de sécurité haute tension

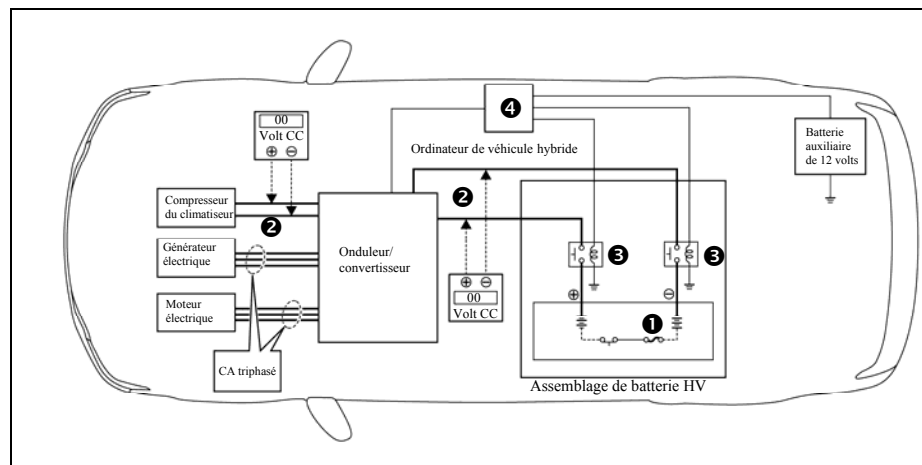
- Un fusible haute tension ❶ assure une protection contre les courts-circuits dans la batterie HV.
- Les câbles d'alimentation haute tension positif et négatif ❷ reliés à la batterie HV sont contrôlés par des relais ❸ 12 volts normalement ouverts. Lorsque le véhicule est désactivé, ces relais coupent le courant provenant de la batterie HV.

⚠ MISE EN GARDE :

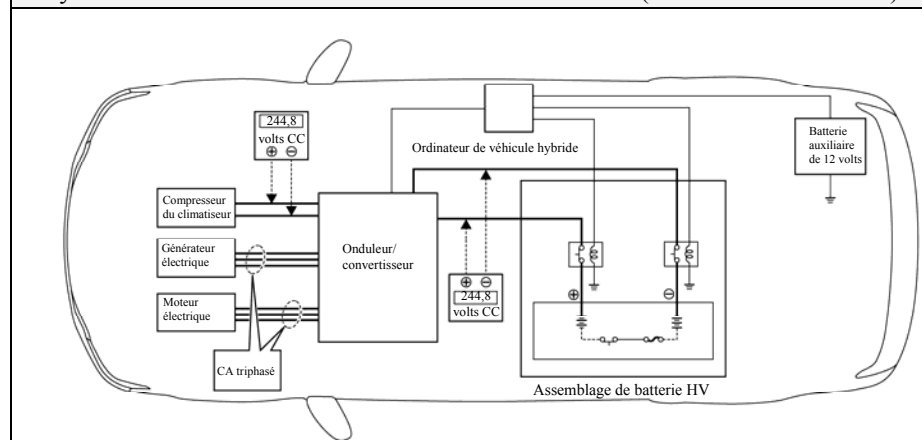
Le système haute tension peut demeurer sous tension jusqu'à 10 minutes après que le véhicule a été désactivé. Pour prévenir les brûlures graves ou même la mort par électrocution, éviter de toucher, couper ou même de briser tout câble d'alimentation haute tension de couleur orange ou composant haute tension.

- Les câbles d'alimentation positif et négatif ❷ sont isolés de la carrosserie métallique du véhicule. Le courant sous haute tension circule par ces câbles et non dans la carrosserie métallique du véhicule. On peut donc toucher sans danger la carrosserie parce qu'elle est isolée de tout composant sous haute tension.

Un système de détection des défauts ❹ surveille en permanence toute fuite de haute tension vers le châssis métallique lorsque le véhicule est en marche. Si une anomalie est détectée, l'ordinateur du véhicule hybride ❹ allume le témoin d'anomalie principal ⚠ dans le groupe d'instruments et l'écran multifonctions affiche « Check Hybrid System ».



Système de sécurité haute tension – Véhicule désactivé (témoin **READY** éteint)



Système de sécurité haute tension – Véhicule activé et opérationnel (témoin **READY** allumé)

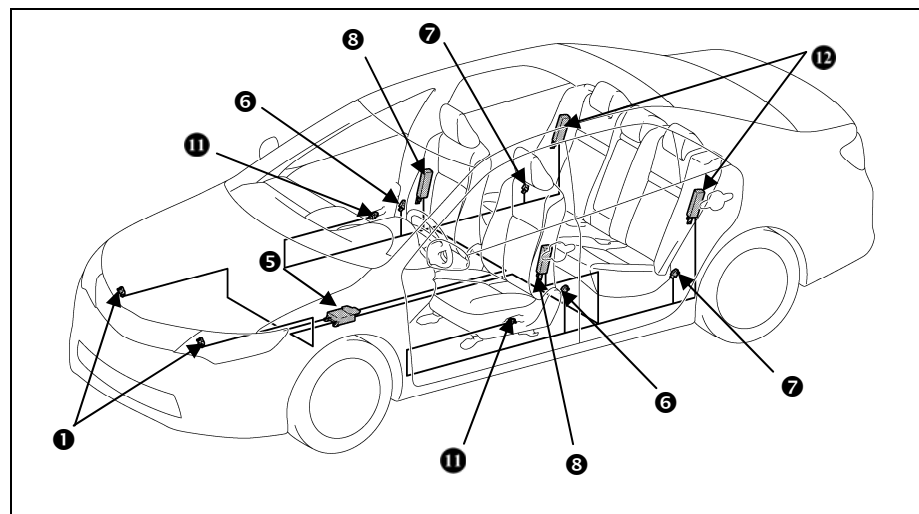
Coussins gonflables SRS et dispositifs de tension des ceintures de sécurité

Équipement de série

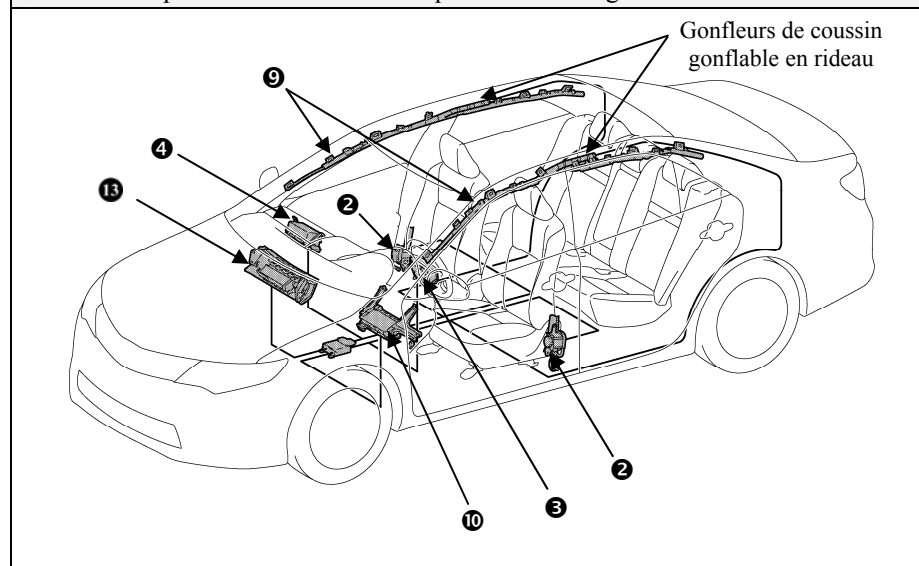
- Des capteurs électroniques de choc frontal (2) sont montés dans le compartiment moteur ①, comme illustré.
- Les dispositifs de tension de ceintures de sécurité avant sont montés près de la base des montants B ②.
- Le coussin gonflable à deux phases du conducteur ③ est monté dans le moyeu du volant.
- Le coussin gonflable à deux phases du passager avant ④ est intégré au tableau de bord et se déploie par le dessus de celui-ci.
- L'ordinateur du système SRS ⑤, contenant un capteur de choc, est monté sur le plancher, sous le bloc central, devant le levier de vitesses.
- Des capteurs électroniques de choc latéral avant (2) sont montés près de la base des montants B ⑥.
- Des capteurs électroniques de choc latéral arrière (2) sont montés près de la base des montants C ⑦.
- Les coussins gonflables latéraux avant ⑧ sont montés dans les dossiers des sièges avant.
- Les coussins gonflables en rideau ⑨ sont montés le long des rebords extérieurs à l'intérieur des longerons de toit.
- Un coussin gonflable de protection des genoux du conducteur ⑩ est monté dans la partie inférieure du tableau de bord.
- Des capteurs électroniques de choc latéral de portières avant (2) sont montés à l'intérieur de la base des portières avant ⑪.
- Les coussins gonflables latéraux arrière ⑫ sont montés dans la garniture latérale des sièges arrière.
- Un coussin gonflable de protection des genoux du passager avant ⑬ est monté dans la partie inférieure du côté passager du tableau de bord.

⚠ MISE EN GARDE :

Le système SRS peut demeurer sous tension jusqu'à 90 secondes après que le véhicule a été désactivé. Pour prévenir une blessure grave ou la mort à la suite du déploiement accidentel d'un composant du système SRS, éviter de couper les composants du système SRS.



Capteurs de chocs électroniques et coussins gonflables latéraux



Coussins gonflables avant, de protection des genoux et en rideau, ainsi que dispositifs de tension des ceintures de sécurité de série

Coussins gonflables SRS et dispositifs de tension des ceintures de sécurité (suite)

Équipement de série (suite)

REMARQUE :

Les coussins gonflables latéraux montés dans les sièges avant et les coussins gonflables en rideau peuvent se déployer indépendamment les uns des autres.

Les coussins gonflables de protection des genoux se déploient en même temps que les coussins gonflables avant et les dispositifs de tension des ceintures de sécurité.

La Camry hybride est équipée de série d'un système de classification de l'occupant du siège du passager avant qui peut interdire le déploiement du coussin gonflable du passager avant et du dispositif de tension de la ceinture de sécurité. Si le système de classification interdit le déploiement pendant une collision, ces éléments du système SRS côté passager ne se réarmeront pas et ne se déploieront pas.

Des capteurs électroniques de chocs sont installés dans chaque portière avant pour rendre plus précise la détection d'une collision latérale.

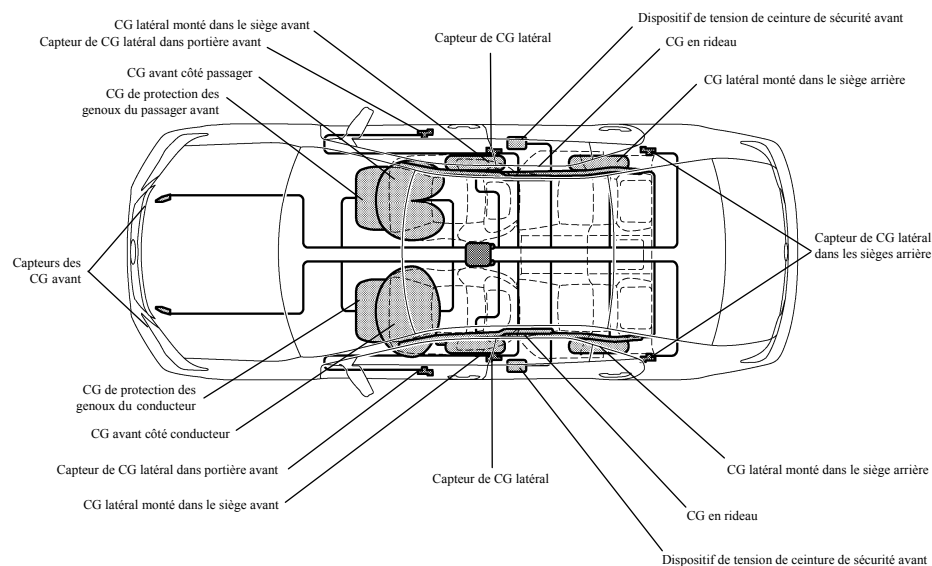
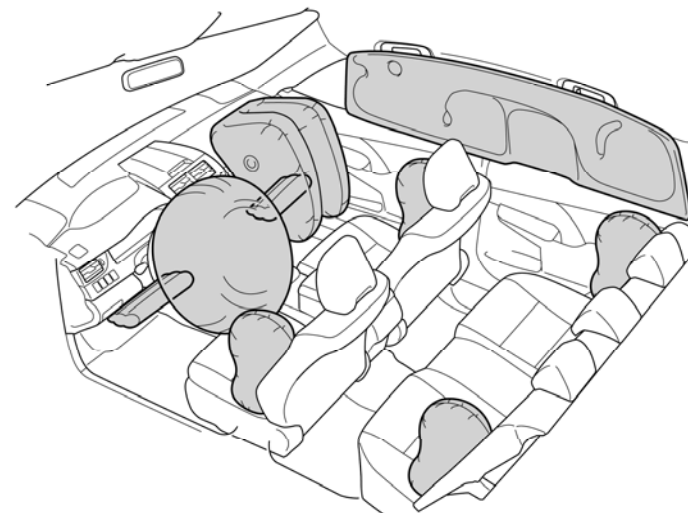
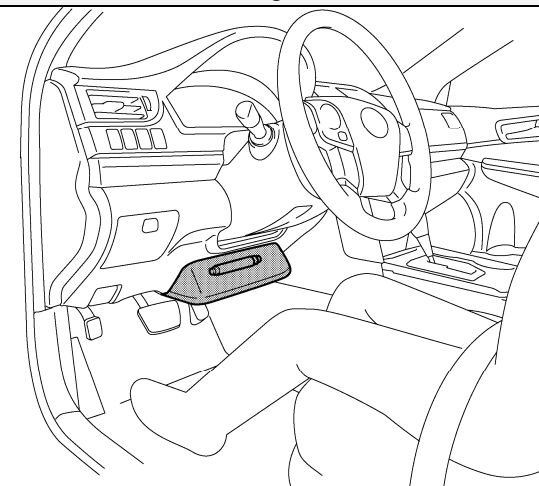


Schéma du système SRS



Coussins gonflables avant, de protection des genoux, latéraux montés dans les sièges avant et arrière et en rideau



Coussin gonflable de protection des genoux côté conducteur et gonfleur

Intervention en cas d'urgence

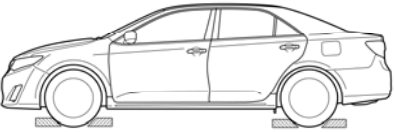
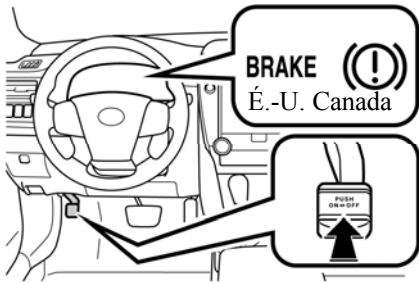
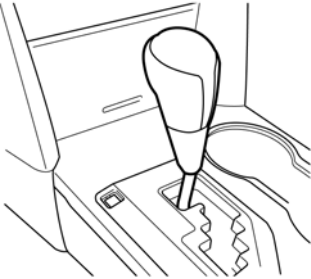
À leur arrivée, les intervenants en cas d'urgence doivent suivre les procédures standard pour les accidents d'automobiles. Les procédures à employer en cas d'urgence pour la Camry hybride sont les mêmes que celles pour les autres véhicules, à l'exception des directives spéciales pour désincarcération, incendie, transport, récupération, déversements, premiers secours et immersion.

⚠ MISE EN GARDE :

- *Ne **jamais** tenir pour acquis que la Camry hybride est désactivée parce qu'elle ne fait pas de bruit.*
- *Toujours vérifier l'état du témoin **READY** dans le groupe d'instruments pour savoir si le véhicule est activé ou désactivé. Le véhicule est désactivé lorsque le témoin **READY** est éteint.*
- *Si on ne désactive pas le véhicule avant d'entreprendre une intervention en cas d'urgence, il peut en résulter des blessures graves ou même la mort à la suite du déploiement accidentel d'un composant du système SRS ou d'un choc électrique infligé par le système haute tension.*

Désincarcération

- Immobiliser le véhicule
 - Bloquer les roues et serrer le frein de stationnement.
 - Passer le levier de vitesses à la position **P** (Park).
- Désactiver le véhicule
 - Les deux procédures suivantes désactivent le véhicule et coupent l'alimentation provenant de la batterie HV, l'alimentation des coussins gonflables et l'alimentation de la pompe à carburant.

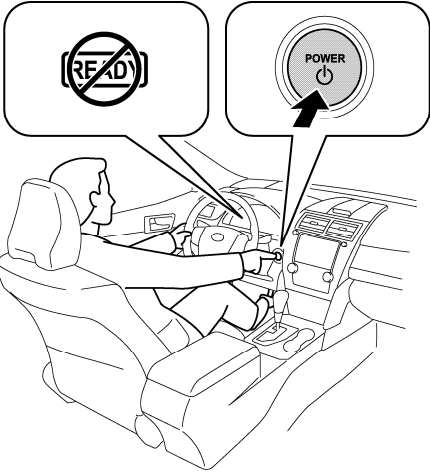
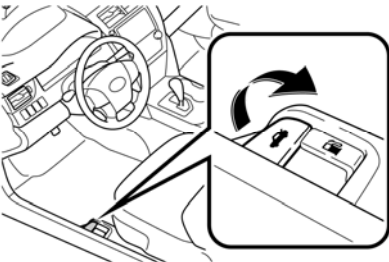
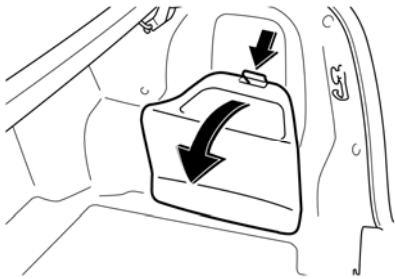
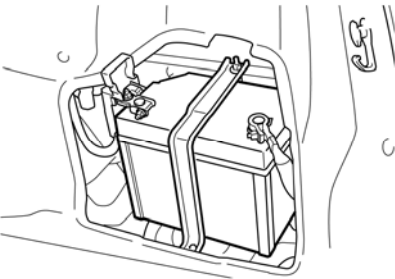
	
Roues bloquées	Frein de stationnement serré
	
Levier de vitesses à la position P	

Intervention en cas d'urgence (suite)

Désincarcération (suite)

Procédure n° 1

1. Vérifier l'état du témoin **READY** dans le groupe d'instruments.
2. Si le témoin **READY** est allumé, le véhicule est activé et opérationnel. Désactiver le véhicule en appuyant une fois sur le bouton POWER.
3. Si l'éclairage du groupe d'instruments et le témoin **READY** sont **éteints**, le véhicule est déjà désactivé. À ce moment, **ne pas** appuyer sur le bouton POWER, cela pourrait activer le véhicule.
4. Si la clé Smart Key est facilement accessible, la garder à au moins 5 mètres (16 pieds) du véhicule.
5. S'il est impossible de trouver la clé Smart Key, débrancher la batterie auxiliaire de 12 volts (qui se trouve dans le coffre) afin de prévenir une activation accidentelle du véhicule.

	
Véhicule désactivé (témoin READY éteint)	Ouverture du coffre
	
Couvercle de batterie	Batterie auxiliaire de 12 volts dans le coffre

Intervention en cas d'urgence (suite)

Désincarcération (suite)

Procédure n° 2 (procédure de rechange s'il est impossible d'accéder au bouton POWER)

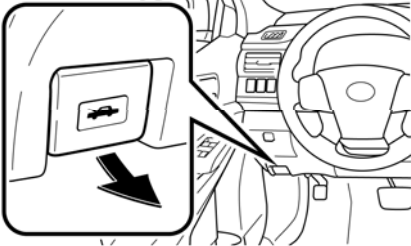
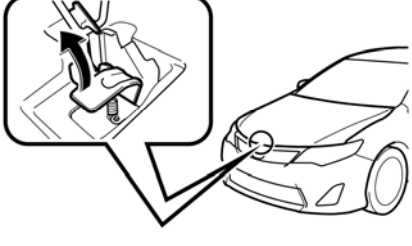
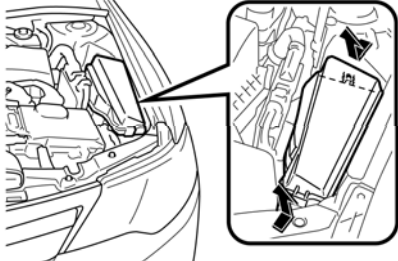
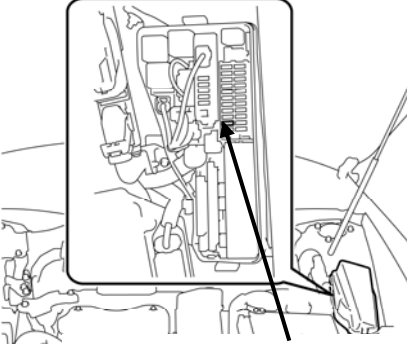
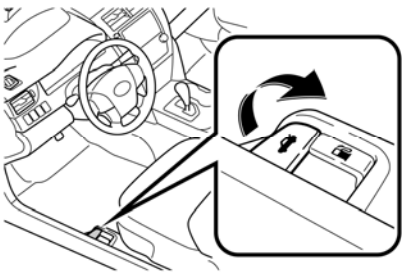
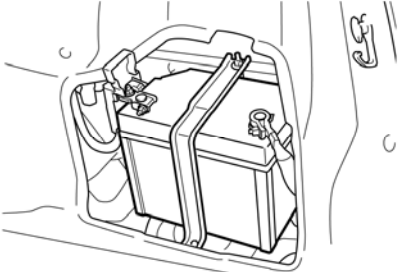
1. Ouvrir le capot et retirer le couvercle de la boîte à fusibles.
2. Retirer le fusible **IG2 MAIN** (25 A, couleur transparente) qui se trouve dans la boîte à fusibles du compartiment moteur (voir illustration). S'il est impossible de reconnaître le bon fusible, retirer tous les fusibles de la boîte.
3. Débrancher la batterie auxiliaire de 12 volts dans le coffre.

REMARQUE :

Au besoin, avant de débrancher la batterie auxiliaire de 12 volts, repositionner les sièges assistés en option, ouvrir les glaces assistées et déverrouiller les portières. Une fois la batterie auxiliaire de 12 volts débranchée, les commandes assistées ne fonctionneront pas.

⚠ MISE EN GARDE :

- *Le système haute tension peut demeurer sous tension jusqu'à 10 minutes après que le véhicule a été désactivé. Pour prévenir les brûlures graves ou même la mort par électrocution, éviter de toucher, couper ou même de briser tout câble d'alimentation haute tension de couleur orange ou composant haute tension.*
- *Le système SRS peut demeurer sous tension jusqu'à 90 secondes après que le véhicule a été désactivé. Pour prévenir une blessure grave ou la mort à la suite du déploiement accidentel d'un composant du système SRS, éviter de couper les composants du système SRS.*
- *Si aucune des procédures de désactivation ci-dessus ne peut être exécutée, redoubler de vigilance, car le système d'alimentation haute tension, le système de coussins gonflables ou la pompe à carburant risquent de ne pas être désactivés.*

	
Tirer la commande d'ouverture du capot	Ouverture du loquet de capot
	
Retrait du couvercle de la boîte à fusibles	Emplacement du fusible IG2 MAIN (25 A, couleur transparente)
	
Ouverture du coffre	Batterie auxiliaire de 12 volts montée dans le coffre

Intervention en cas d'urgence (suite)

Désincarcération (suite)

- Stabiliser le véhicule

Appuyer l'équipement sur les (4) points directement sous les montants avant et arrière.

Ne pas placer de supports sous les câbles d'alimentation haute tension, le système d'échappement ou les composants du système d'alimentation en carburant.

REMARQUE :

La Camry hybride est équipée d'un système de surveillance de la pression des pneus et du fait du design il est donc impossible de tirer la tige de valve métallique de la roue parce qu'elle est intégrée à un émetteur. Pour dégonfler les pneus, couper la tige de valve avec une pince coupante ou enlever le bouchon de valve et la valve Schrader.

- Accès aux victimes

Enlèvement des glaces

Au besoin, utiliser les procédures normales d'enlèvement des glaces.

Conscience du système SRS

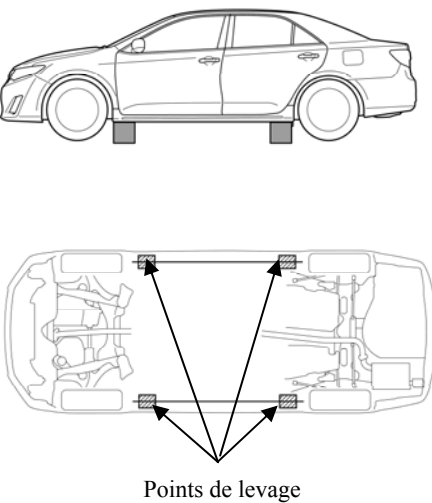
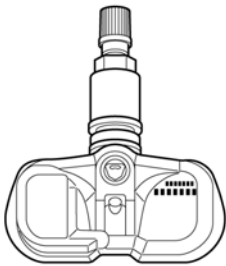
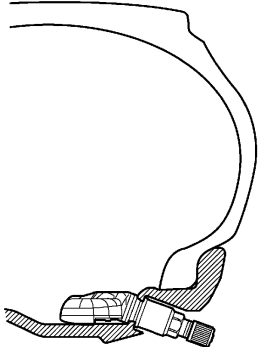
Les intervenants doivent redoubler de vigilance lorsqu'ils travaillent près de coussins gonflables non déployés et de dispositifs de tension de ceintures de sécurité. Le déploiement des coussins gonflables avant à deux phases allume automatiquement les deux phases des gonfleurs à une fraction de seconde d'intervalle.

Enlèvement/déplacement des portières

Les portières peuvent être retirées avec l'équipement de sauvetage conventionnel, qu'il soit manuel, électrique ou hydraulique. Dans certains cas, il peut être plus facile de tordre la carrosserie avec un levier afin d'exposer et de déboulonner les charnières.

REMARQUE :

Pour prévenir le déploiement accidentel d'un coussin gonflable pendant l'enlèvement/le déplacement d'une portière avant, s'assurer que le véhicule est désactivé et que la batterie auxiliaire de 12 volts est débranchée.

 <p>Points de levage</p>	
	Tige de valve métallique à capteur de surveillance de la pression des pneus avec émetteur intégré
	
Points de levage	Tige de valve métallique avec émetteur intégré installée sur la roue

Intervention en cas d'urgence (suite)

Désincarcération (suite)

Enlèvement du toit

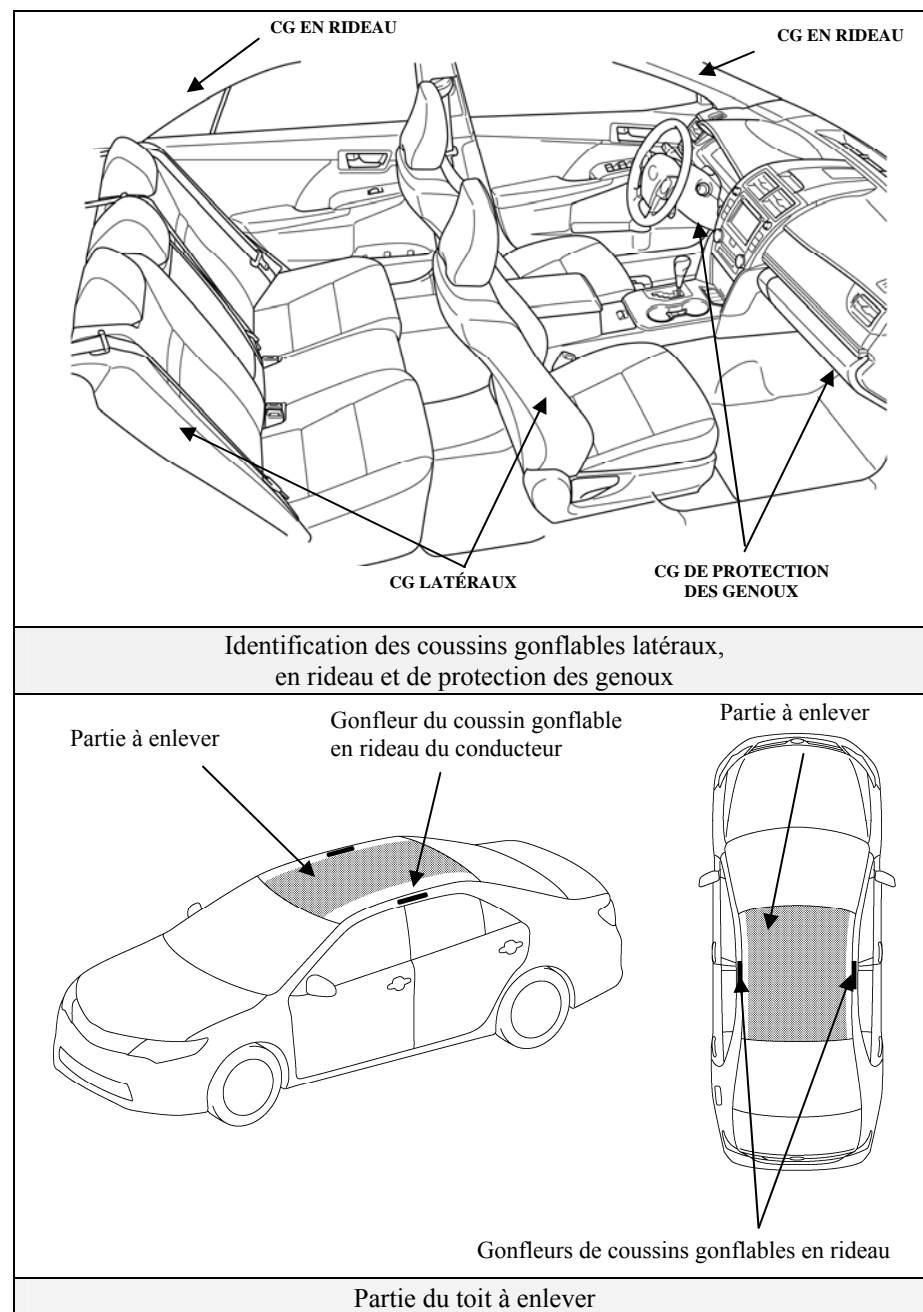
La Camry hybride est équipée de coussins gonflables en rideau. Lorsqu'ils ne sont pas déployés, il n'est pas recommandé d'enlever le toit au complet. Il est possible d'accéder aux victimes par le toit en découpant la partie centrale du toit à l'intérieur des longerons, comme illustré. De cette façon, on évite de couper les coussins gonflables en rideau, leurs gonfleurs ou leurs faisceaux de câblage.

REMARQUE :

Se reporter à l'illustration sur cette page pour connaître l'emplacement des coussins gonflables en rideau (détails additionnels sur les composants à la page 15).

Déplacement du tableau de bord

La Camry hybride est équipée de coussins gonflables en rideau. Lorsqu'ils ne sont pas déployés, il n'est pas recommandé d'enlever le toit au complet, cela pour éviter de couper les coussins gonflables en rideau, leurs gonfleurs ou leurs faisceaux de câblage. Comme solution de rechange, il est possible d'écarter le tableau de bord en utilisant la technique « Modified Dash Roll ».



Intervention en cas d'urgence (suite)

Désincarcération (suite)

Sacs gonflables de levage de secours

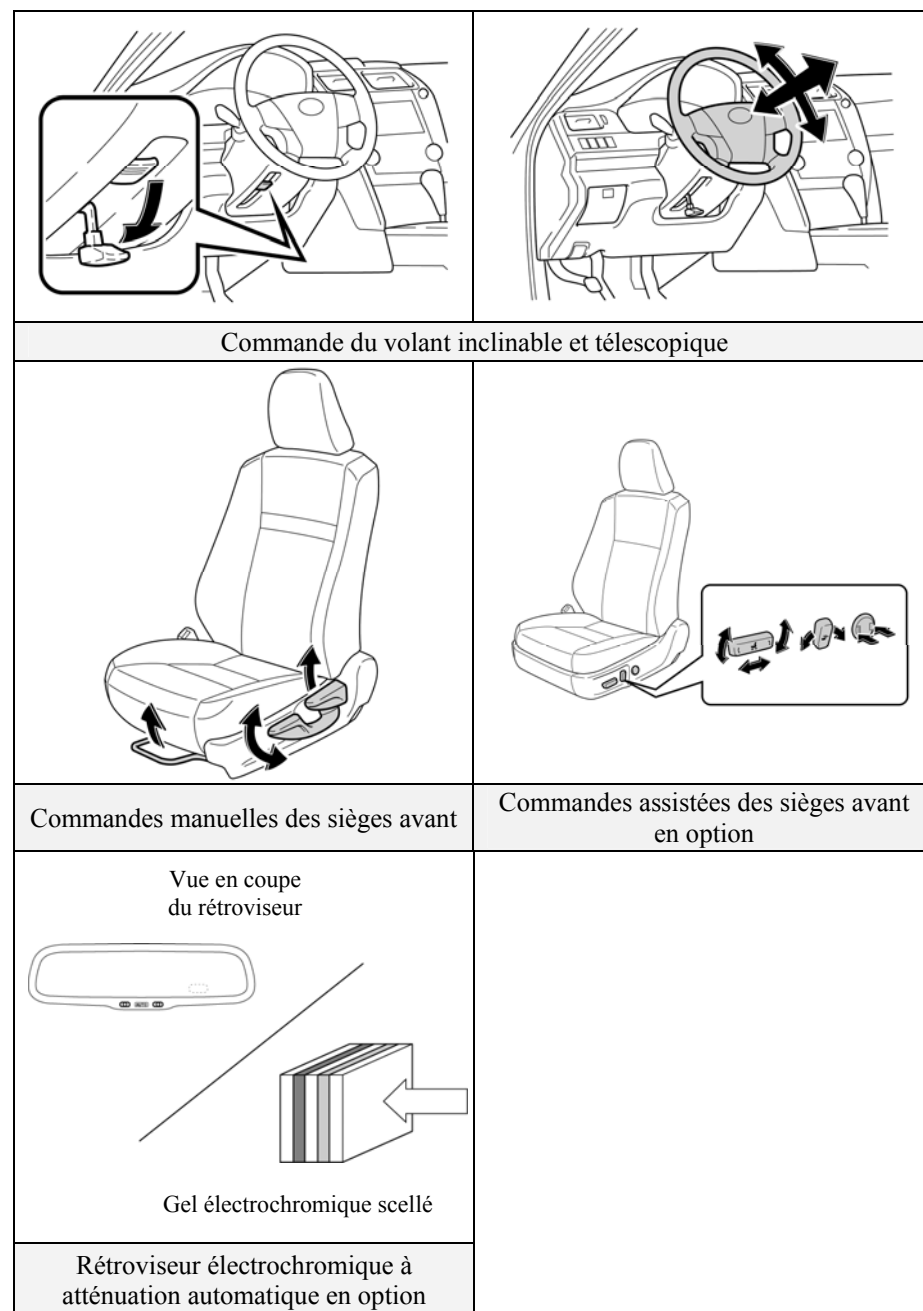
Les intervenants ne doivent pas placer de sacs gonflables de levage de secours sous les câbles d'alimentation haute tension, le système d'échappement ou les composants du système d'alimentation en carburant.

Repositionnement du volant et des sièges avant

Les commandes du volant inclinable et télescopique, ainsi que des sièges sont montrées dans les illustrations.

REMARQUE :

La Camry hybride peut être équipée d'un rétroviseur intérieur électrochromique à atténuation automatique en option. Ce rétroviseur contient une petite quantité de gel transparent scellé entre deux plaques de verre qui ne fuira normalement pas.



Intervention en cas d'urgence (*suite*)

Incendie

Éteindre l'incendie en suivant les pratiques appropriées de lutte contre les incendies de véhicules recommandées par la NFPA, l'IFSTA ou la National Fire Academy (É.-U.).

- Produit extincteur
L'eau s'est avérée être un produit extincteur convenable.
- Attaque initiale du feu
Attaquer le feu rapidement, de façon agressive.
Empêcher les eaux d'écoulement d'entrer dans les zones critiques.
Il est possible que les équipes de lutte ne puissent pas identifier une Camry hybride avant que le feu ait été éteint et que les opérations de transport aient commencé.
- Incendie dans la batterie HV
Si un incendie se déclare dans la batterie HV NiMH, l'équipe d'intervention doit utiliser un jet d'eau ou de l'eau pulvérisée pour éteindre toute flamme dans l'habitacle à l'exception de celles qui consomment la batterie HV.

MISE EN GARDE :

- *L'électrolyte de batterie NiMH est un alcali caustique (pH 13,5) corrosif pour les tissus humains. Afin d'éviter les blessures à la suite d'un contact avec l'électrolyte, porter l'équipement de protection individuelle approprié.*
- *Les modules sont enfermés dans un boîtier métallique et l'accès y est limité.*
- *Afin d'éviter des blessures graves ou la mort à la suite de brûlures ou d'un choc électrique, **ne jamais** percer ou retirer le couvercle de la batterie haute tension, même en cas d'incendie.*

Si on les laisse brûler, les modules NiMH de la Camry hybride brûlent rapidement et peuvent très vite être réduits en cendres à l'exception des plaques des éléments en alliage métallique.

Lutte offensive contre le feu

Normalement, on peut contrôler efficacement le feu de certains modules NiMH en arrosant la batterie HV avec de grandes quantités d'eau à une distance sécuritaire, ce qui refroidira les modules NiMH adjacents à un point inférieur à leur point d'inflammation. Les modules qui sont en feu, s'ils ne sont pas éteints par l'eau, se consumeront alors d'eux-mêmes.

Cependant, il n'est pas recommandé d'inonder la batterie HV de la Camry hybride parce que sa configuration et son emplacement ne sont pas propices à l'application d'eau de façon sécuritaire par les ouvertures de ventilation. Il est donc recommandé que le chef d'équipe laisse la batterie HV de la Camry hybride se consumer.

Lutte défensive contre le feu

Si on a décidé de lutter contre le feu de façon défensive, l'équipe d'incendie devra se tenir à une distance sécuritaire et laisser les modules NiMH se consumer. Durant la lutte défensive, l'équipe d'incendie peut utiliser un jet d'eau ou de l'eau pulvérisée pour protéger les zones avoisinantes ou contrôler la direction de la fumée.

Intervention en cas d'urgence (suite)

Transport

Durant le transport, immobiliser et désactiver le véhicule si cela n'est pas encore fait. Voir les illustrations aux pages 17, 18 et 19. Le couvercle de la batterie HV **ne doit jamais** être percé ni retiré, y compris en cas d'incendie. Cela pourrait causer des brûlures graves, des chocs électriques ou une électrocution.

- Immobiliser le véhicule
Bloquer les roues et serrer le frein de stationnement.
Passer le levier de vitesses à la position **P** (Park).
- Désactiver le véhicule
Les deux procédures suivantes désactivent le véhicule et coupent l'alimentation provenant de la batterie HV, l'alimentation des coussins gonflables et l'alimentation de la pompe à carburant.

Procédure n° 1

1. Vérifier l'état du témoin **READY** dans le groupe d'instruments.
2. Si le témoin **READY** est allumé, le véhicule est activé et opérationnel. Désactiver le véhicule en appuyant une fois sur le bouton POWER.
3. Si l'éclairage du groupe d'instruments et le témoin **READY** sont **éteints**, le véhicule est déjà désactivé. À ce moment, **ne pas** appuyer sur le bouton POWER, cela pourrait activer le véhicule.
4. Si la clé Smart Key est facilement accessible, la garder à au moins 5 mètres (16 pieds) du véhicule.
5. S'il est impossible de trouver la clé Smart Key, débrancher la batterie auxiliaire de 12 volts (qui se trouve dans le coffre) afin de prévenir une activation accidentelle du véhicule.

Procédure n° 2 (procédure de rechange s'il est impossible d'accéder au bouton POWER)

1. Ouvrir le capot et retirer le couvercle de la boîte à fusibles.
2. Retirer le fusible **IG2 MAIN** (25 A, couleur transparente) qui se trouve dans la boîte à fusibles du compartiment moteur, comme illustré à la page 19. S'il est impossible de reconnaître le bon fusible, retirer tous les fusibles de la boîte.
3. Débrancher la batterie auxiliaire de 12 volts dans le coffre.

REMARQUE :

Au besoin, avant de débrancher la batterie auxiliaire de 12 volts, repositionner les sièges assistés en option, ouvrir les glaces assistées et déverrouiller les portières. Une fois la batterie auxiliaire de 12 volts débranchée, les commandes assistées ne fonctionneront pas.

MISE EN GARDE :

- *Le système haute tension peut demeurer sous tension jusqu'à 10 minutes après que le véhicule a été désactivé. Pour prévenir les brûlures graves ou même la mort par électrocution, éviter de toucher, couper ou même de briser tout câble d'alimentation haute tension de couleur orange ou composant haute tension.*
- *Le système SRS peut demeurer sous tension jusqu'à 90 secondes après que le véhicule a été désactivé. Pour prévenir une blessure grave ou la mort à la suite du déploiement accidentel d'un composant du système SRS, éviter de couper les composants du système SRS.*
- *Si aucune des procédures de désactivation ci-dessus ne peut être exécutée, redoubler de vigilance, car le système d'alimentation haute tension, le système de coussins gonflables ou la pompe à carburant risquent de ne pas être désactivés.*

Récupération/recyclage de la batterie HV NiMH

L'équipe de dépannage peut effectuer la récupération de la batterie HV et le nettoyage sans plus se préoccuper des écoulements ou des déversements. Pour plus de renseignements sur le recyclage de la batterie HV, communiquer avec le concessionnaire Toyota le plus proche, ou :

États-Unis : 1 800 331-4331

Canada : 1 888 Toyota 8 [1 888 869-6828]

Intervention en cas d'urgence (*suite*)

Déversements

La Camry hybride contient les mêmes liquides ordinaires que les autres véhicules Toyota non hybrides conventionnels, à l'exception de l'électrolyte NiMH utilisé dans la batterie HV. L'électrolyte de batterie NiMH est un alcali caustique (pH 13,5) corrosif pour les tissus humains. Cependant, l'électrolyte est absorbé par les plaques des éléments et ne doit normalement pas fuir ni se déverser, même si un module de la batterie est fendu. Une collision assez violente pour briser à la fois le boîtier métallique de la batterie et un module en plastique serait très rare.

De même que l'on utilise du bicarbonate de soude pour neutraliser un déversement d'électrolyte de batterie plomb-acide, on utilise une solution d'acide borique ou du vinaigre pour neutraliser un déversement d'électrolyte de batterie NiMH.

REMARQUE :

Un déversement d'électrolyte de la batterie HV est peu probable, à la fois en raison de la fabrication de la batterie et de la faible quantité d'électrolyte disponible dans les modules NiMH. Si toute fuite se produisait, elle ne serait pas suffisamment volumineuse pour nécessiter une déclaration de déversement de produit dangereux. Les intervenants devraient suivre les recommandations telles qu'indiquées dans ce guide d'intervention en cas d'urgence.

En cas de situation d'urgence, on peut obtenir le numéro de pièce de la batterie NiMH G9280-33030 de la fiche signalétique de matériel de sécurité du fabricant en communiquant avec :

États-Unis : CHEMTREC au 1 800 424-9300

Canada : CANUTEC au *(666) ou 613 996-6666 (à frais virés)

- Manipuler les déversements d'électrolyte NiMH en utilisant l'équipement de protection individuelle suivant :
Écran anti-éclaboussures ou lunettes de sécurité. Les écrans de casque rabattables ne sont pas acceptables pour les déversements acides ou alcalins.
Gants en caoutchouc, en latex ou en nitrile
Tablier convenable pour les alcalis
Bottes en caoutchouc
- Neutraliser l'électrolyte NiMH
Utiliser une solution d'acide borique ou du vinaigre.
Solution d'acide borique : 800 grammes d'acide borique dans 20 litres d'eau ou 5,5 onces d'acide borique dans 1 gallon d'eau.

Premiers soins

Les intervenants en cas d'urgence peuvent ne pas être informés des risques d'exposition à l'électrolyte NiMH lorsqu'ils administrent les premiers soins à une victime. L'exposition à l'électrolyte est peu probable sauf en cas de collision catastrophique ou de mauvaise manipulation. En cas d'exposition, suivre les directives suivantes.



MISE EN GARDE :

L'électrolyte de batterie NiMH est un alcali caustique (pH 13,5) corrosif pour les tissus humains. Afin d'éviter les blessures à la suite d'un contact avec l'électrolyte, porter l'équipement de protection individuelle approprié.

- Porter un équipement de protection individuelle
Écran anti-éclaboussures ou lunettes de sécurité. Les écrans de casque rabattables ne sont pas acceptables pour les déversements acides ou alcalins.
Gants en caoutchouc, en latex ou en nitrile
Tablier convenable pour les alcalis
Bottes en caoutchouc
- Absorption
Effectuer une première décontamination en retirant les vêtements affectés et en éliminant correctement ces vêtements.
Rincer à l'eau les surfaces touchées pendant 20 minutes.
Transporter la victime à l'établissement de soins médicaux d'urgence le plus proche.
- Inhalation dans un cas où il n'y a pas d'incendie
Dans des conditions normales, il n'y a pas d'émission de gaz toxiques.
- Inhalation en cas d'incendie
Des gaz toxiques sont émis comme sous-produits de combustion. Tous les intervenants dans la zone névralgique devront porter l'équipement de protection individuelle approprié, y compris un appareil respiratoire autonome.
Transporter la victime depuis l'environnement dangereux dans un endroit sûr et lui faire respirer de l'oxygène.
Transporter la victime à l'établissement de soins médicaux d'urgence le plus proche.
- Ingestion
Ne pas faire vomir.
Faire boire de grandes quantités d'eau à la victime afin de diluer l'électrolyte (ne jamais essayer de faire boire de l'eau à une personne inconsciente).

Intervention en cas d'urgence (*suite*)

Premiers soins (*suite*)

En cas de vomissement spontané, maintenir la victime avec la tête abaissée vers l'avant pour réduire les risques d'aspiration.

Transporter la victime à l'établissement de soins médicaux d'urgence le plus proche.

Immersion

La carrosserie métallique d'un véhicule hybride immergé ne présente pas de risque de choc électrique à haute tension; on peut y toucher sans danger.

Accès aux victimes

Les intervenants peuvent accéder à la victime et procéder à sa désincarcération. Il ne faut jamais toucher, couper, ou même briser les câbles d'alimentation haute tension de couleur orange ou les composants haute tension.

Récupération du véhicule

Si un véhicule hybride est partiellement ou complètement immergé, il se peut que les intervenants ne puissent pas déterminer s'il s'est désactivé automatiquement. Procéder à la récupération de la Camry hybride en suivant les recommandations suivantes :

1. Sortir le véhicule de l'eau.
2. Si possible, vider l'eau du véhicule.
3. Suivre les procédures d'immobilisation et de désactivation expliquées aux pages 17, 18 et 19.

Assistance routière

L'assistance routière pour une Toyota Camry hybride ne diffère pas de l'assistance routière à un véhicule Toyota conventionnel, sauf pour ce qui est indiqué aux pages suivantes.

L'assistance routière Toyota est disponible en appelant aux numéros suivants :

États-Unis : 1 800 297-0486 (pour les 2 premières années/40 000 km)

Canada : 1 888 TOYOTA 8 [1 888 869-6828] (pour les 3 premières années/60 000 km)

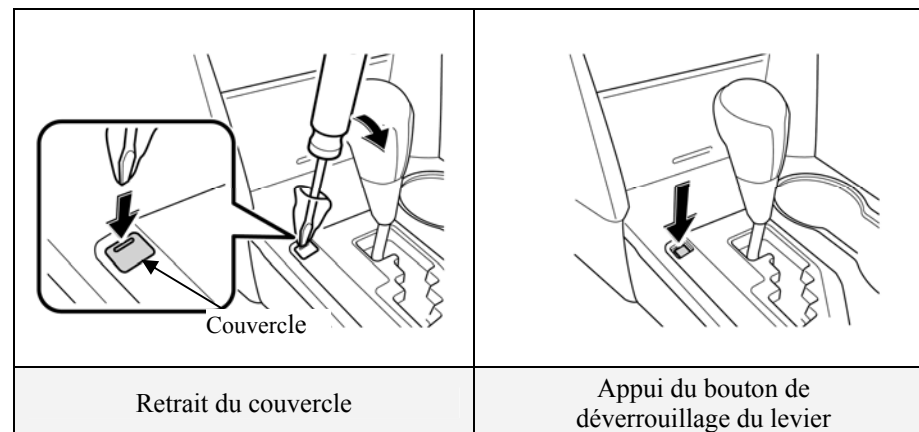
Levier de vitesses

Comme de nombreux véhicules Toyota, la Camry hybride est dotée d'un levier de vitesses de type à grille, comme illustré. Cependant, le levier de vitesses de la Camry hybride est doté d'une position **B** de freinage du moteur pour le freinage à récupération à charge élevée au cours de la décélération pendant la descente d'une pente abrupte.

Remorquage

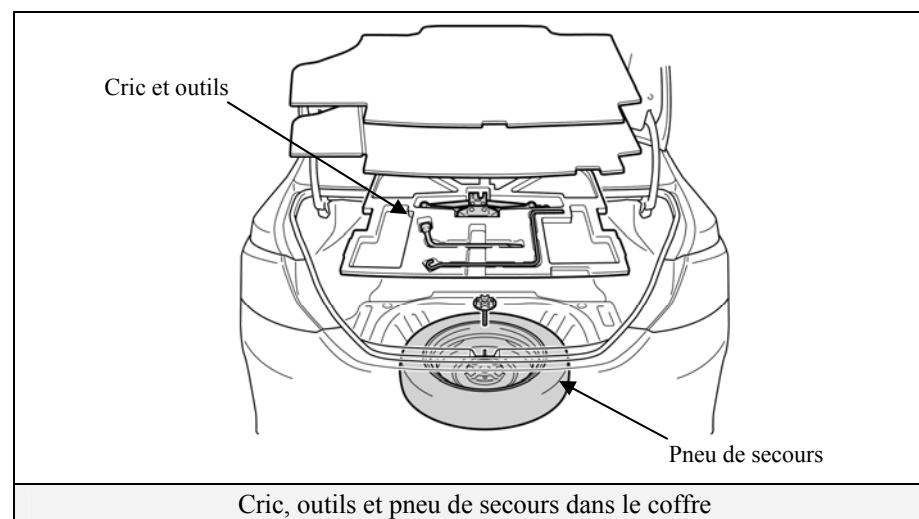
La Camry hybride étant un véhicule à traction avant, **il faut** la remorquer avec les roues avant soulevées du sol. Si la Camry hybride est remorquée avec les roues avant soulevées du sol, cela pourrait endommager gravement des composants du système hybride synergétique.

- Un camion dont la caisse est plate est de préférence pour le remorquage.
- Le véhicule peut être désengagé de la position **Park** (P) pour être mis au point mort (N), en plaçant le commutateur d'allumage sur ON, en enfonçant la pédale de frein, puis en plaçant le levier de vitesses sur N.
- Si le levier de vitesses refuse de quitter la position **Park** (P), appuyer sur le bouton de déverrouillage qui se trouve sous un couvercle près du levier, comme montré dans l'illustration.
- Si aucune remorqueuse n'est disponible, il est possible en cas d'urgence de déplacer le véhicule pour de courtes distances et à basse vitesse (en dessous de 30 km/h [18 mi/h]).



Pneu de secours

Le cric, les outils et le pneu de secours sont rangés à l'endroit illustré.



Assistance routière (suite)

Démarrage avec une batterie d'appoint

Il est possible de brancher une autre batterie sur la batterie auxiliaire de 12 volts si le véhicule ne démarre pas et que les instruments du tableau de bord sont faiblement éclairés ou éteints lorsqu'on appuie sur le bouton POWER et qu'on appuie sur la pédale de frein.

La batterie auxiliaire de 12 volts se trouve dans le coffre. Ouvrir le coffre à l'aide du bouton de télécommande d'ouverture.

- Ouvrir le coffre et retirer le couvercle de la batterie côté passager.
- Brancher le câble d'appoint positif sur la borne positive de la batterie en suivant l'ordre numéroté.
- Brancher le câble d'appoint négatif au loquet métallique du coffre en suivant l'ordre numéroté.
- Placer la clé Smart Key à proximité de l'habitacle du véhicule, enfoncer la pédale de frein et appuyer sur le bouton POWER.

REMARQUE :

Si le véhicule ne reconnaît pas la clé Smart Key après le branchement d'une batterie d'appoint au véhicule, ouvrir et refermer la portière du conducteur pendant que le véhicule est désactivé.

Si la pile de la clé Smart Key est déchargée, toucher le bouton POWER avec le côté portant l'emblème Toyota de la clé Smart Key pendant la séquence de démarrage. Consulter les directives et les illustrations de la page 8 pour plus de détails.

- Il n'est pas possible de faire la même chose avec la batterie HV.

Immobilisateur

La Camry hybride est équipée de série d'un système d'immobilisation et d'une alarme antivol en option.

- Le véhicule ne peut être démarré qu'avec une clé Smart Key enregistrée.
- Pour désarmer l'alarme antivol, déverrouiller la portière à l'aide de la touche sur la clé Smart Key ou du capteur tactile de la poignée de portière. L'activation ou le démarrage du véhicule désarmeront aussi l'alarme antivol.

